

Квасніцька О. О.,
доцент кафедри господарського права і процесу,
кандидат юридичних наук
Національний університет «Одеська юридична академія»

БУДІВНИЦТВО ОБ'ЄКТІВ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ

Питання пов'язанні з будівництвом об'єктів портової інфраструктури не стали предметом наукових дискусій, між тим є предметом правозастосовчої практики. На сторінках періодичних видань постійно йде мова про проблеми пов'язані з відсутністю розвинутої інфраструктури у портовій зоні [1, с.12]; необхідністю реалізації проектів пов'язаних з розміщенням виробничих потужностей на прилеглих до порту і, утворених за рахунок акваторій, додаткових територіях [2, с.37]; будівництвом естакади та сухого порту [3, с.18] і т.д..

З прийняттям Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. [4] (далі по тексту Закон про порти) портове господарство отримало новий підхід до визначення правового статусу морського порту, системи управління з розмежуванням функцій державного управління безпекою мореплавства та господарської діяльності, залучення інвестицій щодо інфраструктури порту та інше. Як зазначено у наукових публікаціях, законодавець відійшов від моделі «порт-інструмент» та перейшов до моделі «порт-володар», відповідно з якою порт являється власником базової інфраструктури морського порту та одночасно реалізує функції регулюючого органу [5, С. 96].

Між тим, слід констатувати, що правове регулювання питання будівництва, реконструкції об'єктів портової інфраструктури залишилося рамковим, а змістовна конструкція статті 5 Закон про порти носить відсильний характер. Аналіз тексту даної статті дозволяє дійти висновку, що мова йде про будівництво лише нових морських портів, отже питання реконструкції (розширення) діючих морських портів законодавець залишив без уваги. Поряд з цим, як правило частина інфраструктури будується на морській акваторії, тобто на землях водного фонду, частина — на штучно створених земельних ділянках, частина на землях транспорту все це є свідченням низки невирішених проблем законодавчого рівня

пов'язаних з дозвільними документами, порядком веденням в експлуатацію та конфліктами між органами місцевого самоврядування та органами виконавчої влади.

Для з'ясування питання щодо будівництва нових морських портів слід звернутися до дефініції «об'єкт будівництва», що характеризується наступними ознаками: наявністю проектної документації, дозволу на будівництво відповідно до законодавства у сфері регулювання містобудівної діяльності; віднесенням до об'єктів капітального типу; стабільністю і наявністю ознак нерухомості (зв'язок із землею та неможливість переміщення без їх знецінення (ст. 181 ЦК України); є результатом будівельного процесу; довготривалістю в експлуатації або експлуатація до повного зносу; оборотоздатністю, що пов'язано з питаннями виникнення права власності на такі об'єкти.

Однак, поряд із загальними характеристиками, об'єкти портової інфраструктури мають свої особливості, які пов'язані з умовами району будівництва, призначенням об'єкту, його конструктивністю, капітальністю та інше. Особливості також стосуються етапності будівельного процесу, процедур отримання дозвільних документів що залежать від категорії складності об'єкта будівництва. Об'єкти портової інфраструктури слід віднести до середнього (СС2) та значного класу (СС3) наслідків враховуючи положення Постанови Кабінету Міністрів України від 24.04.2011 № 557 «Про затвердження Порядку віднесення об'єктів будівництва до IV і V категорій складності», Наказу Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України «Про визначення категорії складності об'єктів будівництва. Клас наслідків СС1, СС2, СС3» затверджених та ДБН В.1.2-14-2009 «Загальні принципи забезпечення надійності та конструктивної безпеки будівель, споруд, будівельних конструкцій та основ». Так, наприклад до будівель і споруд класу СС3 слід відносити: шлюзи і основні портові споруди на водних шляхах 1-го і 2-го класів ДСТУ Б В.2.3-1; стаціонарні споруди знаків навігаційної обстановки; магістральні трубопроводи діаметром понад 1000 мм, або з робочим тиском понад 2,5 МПа, а також ділянки магістральних трубопроводів меншого діаметра і з меншим робочим тиском у місцях переходів через водні перешкоди, залізничні та автомобільні дороги і т.д.

Таким чином, положення статті 5 Закону про порти дозволяють умовно поділити об'єкти будівництва у портовій сфері на дві групи: до першої відносяться — нові морські порти, до другої —

об'єкти портової інфраструктури. Будівництво нового морського порту здійснюється на підставі рішення Кабінету Міністрів України, з урахуванням Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, яка затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р [6].

Будівництво об'єктів портової інфраструктури на території існуючих морських портів наприклад причалів, морських терміналів, рейдів і т.д. здійснюється відповідно до затвердженого Кабінетом Міністрів України переліку проектів у сфері транспорту та при відповідному погодженні Міністерства інфраструктури України.

Необхідність технічного оновлення об'єктів портової інфраструктури, подолання технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій вимагає зосередження на питанні розширення та реконструкції портової інфраструктури на територіях існуючих морських портів та закріплення цих питань на законодавчому рівні. Незважаючи, що частина 3 статті 5 Закону про порти регламентує лише питання будівництва нових морських портів мову слід вести також і про їх розширення. Враховуючи, що Закон про порти не містить регламентації особливостей такого будівництва, що дозволяє стверджувати про загальний порядок будівництва об'єктів IV і V категорій складності, у частину 1 статті 5 Закону про порти слід внести зміни наступного змісту: «Будівництво та розширення нових морських портів здійснюється з урахуванням Стратегії розвитку морських портів України та містобудівного законодавства». При цьому, назву статті слід відкоригувати, а саме: «Будівництво та розширення, відкриття та закриття морських портів».

Поряд з цим, на законодавчому рівні слід вирішити питання щодо дозволів на проведення робіт по створенню штучних земельних ділянок в межах морських портів для виключення конфліктів та для уніфікації дозвільних процедур.

Література

1. Скворцов Г. Чекаловец В. Ильичевский порты ищет основные направления совершенствования управления // Порты Украины. — 2007. 6 (68) — С. 10-12.
2. Крыжановский С. В. Морские порты Украины: интеграция европейски //Судоходство. — № 4 (129). — 2007. — С. 36-37.
3. Михайлова В. Землю — порту/городу (нужное подчеркнуть) // Порты Украины. — 2006. — 5 (61) — С. 18-20.
4. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Офіційний вісник України. — 2012 р. — № 45. — С. 16.

5. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины : монография / О. Н. Кибик, О. П. Подцерковный, Д. В. Зятина, В. А. Котлубай и др.; по ред. О. Н. Кибик, О. П. Подцерковного. — Одесса : Фенікс, 2012. — 159 с.

6. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. — 2013 р.— № 61. — С. 45.

Линдюк С. С.,

*студент 4 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

КРУЇЗНЕ СУДНОПЛАВСТВО В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Сучасна круїзна індустрія — це глобально інтегрована до світової економіки галузь, безпосередньо пов'язана практично з усіма базовими галузями (та секторами) світової економіки (від суднобудування до індустрії розваг).

Протягом останніх 20 років щорічний приріст вартості круїзної індустрії у світі складає, у середньому, 7,4 %. Кількість круїзних туристів щорічно збільшується на 1 млн осіб. Така динаміка збереглася і у кризовому 2009 р. (на тлі скорочення обсягів світового туризму на 4,2 % круїзна індустрія продемонструвала зниження лише на 1,4 %) [1].

Круїзний туризм є універсальним та вигідним видом туризму для України, який поєднує у собі практично всі його форми, а також об'єднує різні види сервісу та організації дозвілля (у т.ч. готельне обслуговування, ресторанний бізнес, екскурсійну діяльність).

Для розвитку масового круїзного туризму потрібна наявність відповідної портової інфраструктури (причальної лінії довжиною 300 м, що може прийняти 2 судна одночасно), місця для паркування екскурсійного автотранспорту, інформаційні таблички англійською мовою, туристична інфраструктура: пам'ятки архітектури, культурної спадщини, природи тощо. Варто виділити українські міста, які мають чим зацікавити круїзних туристів: Севастополь, Ялта, Керч, Феодосія, Судак.

Нішовий туристичний сектор передбачає менші кількісні вимоги до означених видів інфраструктури у зв'язку з меншим роз-